Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2686

Vragen van de leden **Visser**, **Lodders** en **Veldman** (allen VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *de berichtgeving over de Nijkerkerbrug* (ingezonden 29 april 2016).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 31 mei 2016). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2015–2016, nr. 2550.

Vraag 1
Heeft u kennisgenomen van het bericht «Provincies boos over uitstel renovatie Nijkerkerbrug»?[1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Klopt het dat de renovatie van de Nijkerkerbrug met een jaar vertraagd is, namelijk met een voorgenomen oplevering in het derde kwartaal van 2018? Kunt u aangeven waardoor deze vertraging (na reeds eerder uitstel) is opgelopen?

Antwoord 2
Ja, dat klopt.
De vertraging is grotendeels opgelopen omdat de uitvoering meer tijd kost. Tijdens de voorbereiding van de uitvoering is gebleken dat de technische risico's bij de uitvoering (bijvoorbeeld de mogelijkheid dat de aanpak van de fundering meer tijd kan gaan kosten dan verwacht) en het vergunningentraject nog onvoldoende verwerkt waren in de planning. Het verwerken hiervan in de planning heeft geleid tot een langere uitvoeringsperiode en het verschuiven van de mijlpaal.
Daarnaast is de aanbesteding iets later gestart. Ik heb ervoor gekozen om de Nijkerkerbrug op een andere manier op de markt te zetten, in een vorm passend bij de onlangs gepresenteerde Marktvisie van marktpartijen en opdrachtgevers waaronder Rijkswaterstaat. Conform de Marktvisie gaat Rijkswaterstaat in een vroeg stadium met de markt om de tafel zitten om de

[1] OmroepFlevoland.nl, 24 maart 2016 (http://www.omroepflevoland.nl/nieuws/133745/zeewolde-provincies-boos-over-uitstel-renovatie-nijkerkerbrug)

ah-tk-20152016-2686
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2016

kansen en beperkingen van een project, in dit geval de Nijkerkerbrug, te bespreken en hierop in te spelen. Het heeft meer tijd gekost om te investeren in de relatie met de marktpartijen en brancheorganisaties. Daarnaast bleek meer tijd nodig om de beoogde werkwijze uit te werken en praktisch mogelijk te maken. In de planning was hiervoor onvoldoende tijd opgenomen.

Vraag 3
Bent u bekend met de afspraak met de provincies Flevoland en Gelderland dat de uitvoering van het project in de vorm van een experiment geen verdere vertraging zou opleveren en dat, als het experiment tot eventuele vertraging zou leiden, dat dan teruggevallen zou worden op de klassieke aanpak? Zo ja, kunt u aangeven waarom u op deze afspraak terug komt?

Antwoord 3
Ja, ik ben bekend met die afspraak.
De nu opgelopen vertraging is, zoals toegelicht in vraag 2, grotendeels veroorzaakt door technische en procedurele risico's. Dit zijn risico's die bij elk project kunnen optreden en die onafhankelijk zijn van de gekozen aanbestedingsmethode. Het terugvallen op de klassieke methode had slechts beperkte tijdwinst opgeleverd. Daarnaast vind ik het belangrijk dat de aanpak, zoals deze in gezamenlijkheid met de markt is bedacht, in de praktijk wordt gebracht bij de aanbesteding van de Nijkerkerbrug. Alleen zo kunnen we er samen met de sector optimaal van leren. Ik heb er daarom vanaf gezien over te stappen op een klassieke aanbestedingsmethode.

Vraag 4, 5
Vindt u deze vertraging acceptabel en waarom wordt er niet teruggegrepen op de klassieke aanpak? Wat is de (financiële) meerwaarde van een experimentele aanbesteding?
Wat betekent deze vertraging voor de veiligheid, gelet op de slechte toestand van de Nijkerkerbrug?

Antwoord 4, 5
Met het verschuiven van de mijlpaal is er sprake van een haalbare planning. De vertraging is acceptabel omdat Rijkswaterstaat borgt dat er tot het moment van de start uitvoering geen afbreuk wordt gedaan aan de beschikbaarheid en de veiligheid. Totdat de werkzaamheden zijn gestart zullen de inspecties van de huidige brug worden geïntensiveerd.
Zoals reeds gesteld in het antwoord op vraag 2 is de meerwaarde van de andere manier van aanbesteden gekoppeld aan de onlangs vastgestelde Marktvisie. Door middel van het project Nijkerkerbrug wil ik leren te werken conform deze Marktvisie. Met deze werkwijze verwacht ik in het vervolg vertragingen en financiële tegenvallers beter te voorkomen.

Vraag 6
Welke noodvoorzieningen zijn er reeds genomen en welke consequenties hebben deze maatregelen? Welke kosten zijn hiermee gemoeid en wie draait er op voor deze kosten?

Antwoord 6
Om de veiligheid en de beschikbaarheid te garanderen zijn tijdelijke maatregelen genomen. De tijdelijke maatregelen tot start van de realisatie worden vanuit de beheer en onderhouds-programmering betaald.
Er staan portalen ter plaatse van de onderdoorgang van de Slingerweg/Erkemederweg om te voorkomen dat te hoge voertuigen de brug aan de onderzijde aanrijden. Op de brug staan barriers (scheiding langzaam en snel verkeer), er is een gewichtsbeperking ingesteld en de brug is onderstempeld (extra ondersteund).
De gewichtsbeperking betekent dat vrachtverkeer boven de 50 ton moet omrijden; dit betreft slechts een klein percentage van het passerende verkeer. Verkeer van meer dan 50 ton kan tot de openstelling van de brug gebruikmaken van het aquaduct bij Harderwijk of de Stichtse Brug (A27).

Vraag 7, 8
Wat betekent dit voor de bedrijven die zich in de omgeving gevestigd hebben of bevoorraad moeten worden (bijvoorbeeld de beperking van de aslast voor vrachtverkeer)? In hoeverre is het (regionale) bedrijfsleven betrokken bij de invulling van de noodmaatregelen en bij de nieuwe aanbesteding?
Wat zijn de gevolgen van de vertraging voor het (regionale) bedrijfsleven, bijvoorbeeld voor de logistieke hotspot Almere/Zeewolde en ontwikkelingen in de regio zoals de luchthaven Lelystad? Is met de besluitvorming over de renovatie rekening gehouden met de schade voor de economie? Zo ja, kunt u inzicht geven in de economische consequenties?

Antwoord 7, 8
De in het antwoord op vraag 6 genoemde gewichtsbeperking betekent dat vrachtverkeer boven de 50 ton moet omrijden. Uitgangspunt voor de aanpak van de brug is dat deze zijn originele functionaliteit weer terugkrijgt. Hierbij hoort ook dat de gewichtsbeperking van 50 ton wordt opgeheven. Tot het moment van de start van de uitvoeringswerkzaamheden blijft de brug veilig beschikbaar voor voertuigen tot 50 ton.
Met de Provincies en aanliggende projecten stem ik af hoe omgegaan wordt met hinder tijdens de realisatie. Naar het zich laat aanzien zullen de effecten voor Luchthaven Lelystad (N301 met Nijkerkerbrug is geen hoofdroute richting Luchthaven) en de logistieke hotspot Almere/Zeewolde beperkt zijn. Het bedrijfsleven is een omgevingspartij die reeds in het voortraject is benaderd en die ook tijdens de ontwerpfase van de nieuwe aanbesteding betrokken zal worden. De ondernemersverenigingen van Nijkerk en Zeewolde hebben aangegeven enkel geïnformeerd te willen worden.
Vanuit de omgeving is aangegeven dat de vertraging van het project tot economische schade zou leiden, maar deze is niet gekwantificeerd.

Vraag 9
Bent u bereid om de renovatie van de Nijkerkerbrug zo voortvarend mogelijk uit te voeren zodat de oorspronkelijke afspraak nagekomen kan worden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 9
Ik voer de renovatie voortvarend uit, maar het geheel inlopen van de vertraging is niet reëel. Wel zal ik samen met de uiteindelijke aannemer bezien wat de mogelijkheden zijn om de vertraging gedeeltelijk in te lopen. Hierover zal ten tijde van de gunning van het werk in voorjaar 2017 meer duidelijkheid zijn. Daarnaast is het zo dat wanneer risico’s die nu zijn opgenomen in de planning niet optreden, dit een positief effect zal hebben op de openstellingsdatum.